



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ
31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1983

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
206

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 533

Προσαρμογή της νομοθεσίας στις διατάξεις της υπ' αριθ. 71/127 οδηγίας ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 1ης Μαρτίου 1971 «περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών που αφορούν στα κάτοπτρα οδήγησης των οχημάτων με κινητήρα, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με την οδηγία της επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 79/795/ΕΟΚ, της 20ής Ιουλίου 1979.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 2 του Ν. 945/1979 «περί κυρώσεως της Συνθήκης προσχωρήσεως της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Οικονομικήν Κοινότητα και την Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας», ως και της συμφωνίας «περί προσχωρήσεως της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Κοινότητα "Ανθρακός και Χάλυβος"» (ΦΕΚ 170/Α/79), σε συνδυασμό με εκείνες της παρ. 1 του άρθρου 4 του Ν. 1338/1983 «εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου» (ΦΕΚ 34/Α/83).

2. Τις διατάξεις του άρθρου 3 του Ν. 1104/1981 «περί εκπροσωπήσεως της Ελλάδος στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες, ειδικώς Διπλωματικών και Προξενικών Αρχών και ρυθμίσεως άλλων συναφών οργανωτικών θεμάτων», σε συνδυασμό με την παράγραφο 1 του άρθρου 3 του Π. Δ/τος 574/1982 «Ανακατανομή των αρμοδιοτήτων των Υπουργείων».

3. Την 826/1983 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Συγκοινωνιών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1.

Το παρόν προεδρικό διάταγμα έχει σκοπό την προσαρμογή της νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 71/127/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 1ης Μαρτίου 1971, όπως τροποποιήθηκε από τις διατάξεις της οδηγίας 79/795/ΕΟΚ της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοι-

νοτήτων της 20ής Ιουλίου 1979 «περί προσαρμογής στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 71/127/ΕΟΚ του Συμβουλίου περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών κλπ.», που δημοσιεύτηκε στην ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ειδική έκδοση της 31 Δεκεμβρίου 1980, τόμος 13 Βιομηχανική Πολιτική, τόμος 001, σελίδα 110 και τόμος 008, σελίδα 198, αντίστοιχα).

Άρθρο 2.

1. Η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών επικυρώνει κάθε τύπο κατόπτρου οδήγησης οχημάτων αν είναι σύμφωνος με τις προδιαγραφές κατασκευής και δοκιμών που καθορίζονται στο Παράρτημα Ι σημείο 2 του παρόντος προεδρικού διατάγματος, και χορηγεί, για κάθε τύπο κατόπτρου που επικυρώνει, ένα σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ σύμφωνα με το υπόδειγμα που προβλέπεται στο Παράρτημα Ι σημείο 2.6 του παρόντος διατάγματος.

2. Απαγορεύεται η χρήση σημάτων που μπορούν να προκαλέσουν σύγχυση μεταξύ του τύπου των κατόπτρων οδήγησης που επικυρώθηκε κατά την παρ. 1 του παρόντος άρθρου και άλλων τύπων κατόπτρων οδήγησης.

Άρθρο 3.

1. Ως οχήματα για την εφαρμογή του διατάγματος αυτού νοούνται τα οχήματα με κινητήρα, που προορίζονται να κυκλοφορούν στους δρόμους, με αμάξιωμα ή χωρίς αυτό, που έχουν τέσσερις (4) τουλάχιστον τροχούς και ταχύτητα από κατασκευής τους, μεγαλύτερη από είκοσι πέντε (25) χιλιόμετρα την ώρα.

2. Δεν υπάγονται στις διατάξεις του διατάγματος αυτού τα οχήματα που μετακινούνται επί σιδηροδρογίων, οι ελαυνήρες και οι γεωργικές μηχανές, καθώς και τα μηχανήματα δημοσίων έργων.

Άρθρο 4.

Από το χρόνο έναρξης ισχύος του διατάγματος αυτού, δεν επιτρέπεται η άρνηση χορήγησης έγκρισης κυκλοφορίας στην Ελλάδα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κυρώθηκε με το νόμο 614/77 ή έγκρισης ΕΟΚ ούτε η άρνηση χορήγησης του πιστοποιητικού που προβλέπεται στο άρθρο 5 του π.δ.431/83 (ΦΕΚ 160/Α/83) "προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της 70/156/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 6 Φεβρουαρίου 1970 "περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών-μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους, όπως τροποποιήθηκε με τις 78/315/ΕΟΚ της 21 Δεκεμβρίου 1977, 78/547/ΕΟΚ, της 12 Ιουνίου 1978 και 80/1267/ΕΟΚ, της 16 Δεκεμβρίου 1980, οδηγίες του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων" για οχήματα που υπάγονται στις διατάξεις αυτού του διατάγματος, για λόγους που αναφέρονται στα κάτωθι οδήγησης, εφόσον τα κάτωθι οδήγησης αυτών των οχημάτων πληρούν τις προδιαγραφές που καθορίζονται στο παρόν Προεδρικό διάταγμα.

Άρθρο 5

1. Η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών δεν δύναται να αρνείται την επικύρωση ΕΟΚ ή την τυχόν προβλεπόμενη από άλλες διατάξεις της νομοθεσίας επικύρωση κατόπτρων οδήγησης, αν αυτά πληρούν τις προδιαγραφές που προβλέπονται στο παρόν προεδρικό διάταγμα.

2. Από το χρόνο έναρξης ισχύος του διατάγματος αυτού δεν είναι δυνατή η απαγόρευση διάθεσης στην ελληνική αγορά κατόπτρων οδήγησης, για λόγους που αναφέρονται στην κατασκευή ή τη λειτουργία τους, εφόσον φέρουν το σήμα επικύρωσης ΕΟΚ που προβλέπεται από το παρόν Προεδρικό διάταγμα.

3. Απαγόρευση διάθεσης κατόπτρων οδήγησης, που φέρουν σήμα επικύρωσης ΕΟΚ, είναι δυνατή μόνον όταν διαπιστωθεί συστηματική έλλειψη πιστότητας αυτών προς κωτότυπο που επικυρώθηκε. Στην περίπτωση αυτή η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών, που αποφασίζει την απαγόρευση, ενημερώνει αμέσως τα υπόλοιπα Κράτη-μέλη και την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, για το μέτρο που πήρε, αναφέροντας και τους λόγους που την οδήγησαν σ' αυτό.

4. Δεν υπάρχει πιστότητα με το επικυρωμένο κωτότυπο κατά την έννοια της προηγούμενης παραγράφου, εφόσον δεν τηρούνται οι προδιαγραφές του παραρτήματος 1, σημείο 2 του παρόντος Π.Δ.

Άρθρο 6

Αντίγραφο του βελτίου επικύρωσης που εκδίδεται σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος ΙΙΙ του παρόντος Π.Δ./τος για κάθε τύπο κατόπτρου οδήγησης που επικυρώνεται ή δεν επικυρώνεται κατά τις διατάξεις του παρόντος Π.Δ., αποστέλλεται στις αρμόδιες αρχές των άλλων κρατών μελών της ΕΟΚ εντός ενός μηνός από την έκδοσή του.

Άρθρο 7

1. Αν διαπιστωθεί ότι κολλά κάτωθι οδήγησης που φέρουν το ίδιο σήμα επικύρωσης δεν είναι σύμφωνα με το επικυρωμένο κωτότυπο λαμβάνονται τα αναγκαία για την εφασφάλιση της πιστότητας μέτρα, τα οποία μπορούν να εθίσουν μέχρι την ανάκληση της επικύρωσης ΕΟΚ και τα οποία γνωστοποιούνται στις αρμόδιες αρχές των άλλων Κρατών-μελών της ΕΟΚ. Σε περίπτωση ανάκλησης της επικύρωσης ΕΟΚ, το μέτρο αυτό καθώς και οι λόγοι που το επέβαλαν γνωστοποιούνται στις αρμόδιες αρχές των άλλων Κρατών-μελών της ΕΟΚ μέσα σ' ένα μήνα από την επιβολή του.

2. Αν στο Υπουργείο Συγκοινωνιών γνωστοποιηθούν από τις υπηρεσίες άλλου Κράτους μέλους της ΕΟΚ τα μέτρα που ελήφθησαν σε αυτό το Κράτος για την αντιμετώπιση της έλλειψης πιστότητας κατόπτρων οδήγησης προς το επικυρωμένο κωτότυπο τους, το Υπουργείο Συγκοινωνιών παίρνει τα ίδια μέτρα.

3. Η επέμβαση της τήρησης της πιστότητας των παραγομένων κατόπτρων οδήγησης προς τον επικυρωμένο τύπο γίνεται με δειγματοληπτικούς ελέγχους. Για την εκτίμηση της πιστότητας, οι υπηρεσίες του Υπουργείου Συγκοινωνιών μπορούν να συνεργάζονται, στο μέτρο που είναι αναγκαίο με τις αρμόδιες αρχές άλλων κρατών μελών της ΕΟΚ.

4. Αν το Υπουργείο Συγκοινωνιών αμφισβητεί την έλλειψη πιστότητας την οποία διαπίστωσαν και γνωστοποίησαν προς αυτό υπηρεσίες άλλου Κράτους μέλους της ΕΟΚ, ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και προβαίνει σε διαβουλεύσεις με τις υπηρεσίες του κράτους αυτού ή και με τις αρμόδιες υπηρεσίες της Επιτροπής ΕΟΚ για τη ρύθμιση της διαφοράς.

Άρθρο 8

Κάθε απόφαση, για άρνηση ή ανάκληση επικύρωσης ΕΟΚ, ή για απαγόρευση χρήσης ή διάθεσης στην αγορά κατόπτρων οχημάτων, που ελήφθη σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του διατάγματος, πρέπει να είναι ειδικώς αιτιολογημένη και να κοινοποιείται στον ενδιαφερόμενο με βρεία όλων των ενδίκων μέσων ή διοικητικών κρουσμών που μπορεί να ασκήσει αυτός καθώς και των προεδριών εντός των οποίων μπορεί να πράξει τούτο.

Άρθρο 9

Προσαρτώνται στο διάταγμα αυτό, αναπόσπαστα μέρη αυτού τα παραρτήματα της Οδηγίας 71/127/ΕΟΚ όπως αυτά τροποποιήθηκαν από τα παραρτήματα της οδηγίας 79/795/ΕΟΚ, των οποίων το κείμενο έχει ως ακολούθως:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

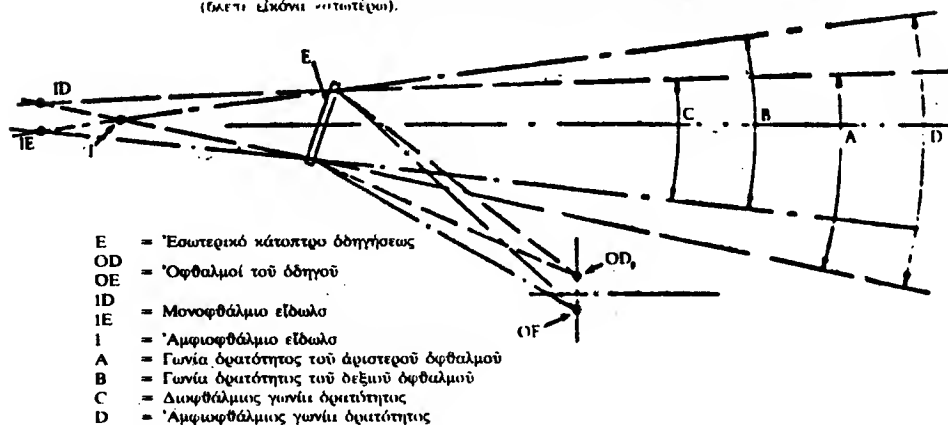
1. ΟΡΙΣΜΟΙ

- 1.1. Ός «κάτωθι οδήγησης» νοείται μία διάταξη που έχει στανικό νά επιτρέπει έντός υπό-όπτικωύ πεδίου που όρίζεται στο σημείο 3.4, καλή όριμότητα προς τά όπτικωύ, άποικλεωμένων τών συνθέτων όπτικωύ συστημάτων όπως τά περισκόπια.
- 1.2. Ός «έσωτερικό κάτωθι οδήγησης» νοείται μία διάταξη που όρίζεται στο σημείο 1.1, ή όποια προορίζεται νά τοποθετηθεί στον θάλαμο έπιβατών.
- 1.3. Ός «έξωτερικό κάτωθι οδήγησης» νοείται μία διάταξη που όρίζεται στο σημείο 1.1, ή όποια προορίζεται νά τοποθετηθεί επί ένός στανιέίου της έξωτερικής έπιφανείας του όχηματος.
- 1.4. Ός «πρόσθετο κάτωθι οδήγησης» νοείται έναι κάτωθι οδήγησης, έκτός αυτού που όρίζεται στο σημείο 1.1 και τό όποιο δύνανται νά τοποθετηθεί στο έσωτερικό ή στο έξωτερικό του όχηματος υπό τόν όρο ότι άνταποκρίνεται στις προδιαγραφές του σημείου 2, έξωφύσει τών πηκωδημηκωύ τών σημείων 2.1.1, 2.2 και 2.3.4.
- 1.5. Ός «τύπος κατόπτρου οδήγησης» νοούνται οι διατάξεις οι όποιες δέν παρουσιάζουν διαφορές όσον άφορά στα άκόλουθα βασικά χαρακτηριστικά:
 - 1.5.1. στις διαστάσεις και την άκτίνα καμπυλότητας της άνακλώσης έπιφανείας του κατόπτρου οδήγησης,
 - 1.5.2. στο σχεδισμό, τό σχήμα ή στα όλικά τών κατόπτρων οδήγησης, περιλαμβανομένης της συνθέσεως με τό άμάξωμα.
- 1.6. Ός «κλάση τών κατόπτρων οδήγησης» νοούνται όλες οι διατάξεις που έχουν έναι ή περισσότερα κοινά χαρακτηριστικά ή λειτουργίες. Τά έσωτερικά κάτωθι οδήγησης ταξινομούνται στην κλάση I. Τά πρόσθετα έσωτερικά κάτωθι οδήγησης ταξινομούνται στην κλάση Is. Τά έξωτερικά κάτωθι οδήγησης ταξινομούνται στις κλάσεις II και III. Τά πρόσθετα έξωτερικά κάτωθι οδήγησης ταξινομούνται στις κλάσεις IIs και IIIs.

- 1.7. Μέ «r» χαρακτηρίζεται ο μέσος όρος των ακτίνων καμπυλότητας μετρούμενων επί της ανακλώσης επιφανείας, σύμφωνα με τη μέθοδο που περιγράφεται στο σημείο 2 του συμπληρωματικού παραρτήματος 1 του παρόντος παραρτήματος.
- 1.8. Ως «κυρίες ακτίνες καμπυλότητας σε ένα σημείο» της κατοπτρικής επιφανείας (r_1) νοούνται οι τιμές, που λαμβάνονται με τη συσκευή που καθορίζεται στο συμπληρωματικό παράρτημα 1, μετρούμενες επί του τόξου της κατοπτρικής επιφανείας που διέρχεται από το κέντρο του κατόπτρου και είναι παράλληλη του τμήματος b, όπως καθορίζεται υπό σημείο 2.2.2.1, και επί του τόξου που καθέτιν επί του τμήματος αυτού
- 1.9. Ως «ακτίνα καμπυλότητας σε ένα σημείο» της κατοπτρικής επιφανείας r_p νοείται ο αριθμητικός μέσος όρος των κυρίων ακτίνων καμπυλότητας r_1 και r_2 , δηλαδή:

$$r_p = \frac{r_1 + r_2}{2}$$

- 1.10. Ως «κέντρο» του κατόπτρου νοείται το κέντρο βάσης της οριζής ζώνης της κατοπτρικής επιφανείας.
- 1.11. Ως ακτίνα καμπυλότητας των συστατικών μερών του κατόπτρου οδηγήσεως νοείται η ακτίνα «c» του τόξου του κύκλου που προσεγγίζει περισσότερο την καμπύλη μορφή του ελλείψης τμήματος.
- 1.12. Ως «προσκοφθάλμιον σημείο του οδηγού» νοούνται δύο σημεία που απέχουν 65 mm μεταξύ τους και εύρισκόμενα σε απόσταση 635 mm κατακόρυφως άνω του σημείου R της θέσεως του οδηγού, όπως ορίζεται στο παράρτημα IV. Η εὐθεία γραμμή που τὰ ένωνει είναι κάθετος επί του διαμήκους κατακόρυφου υπό μέσο του οχήματος επιπέδου. Το μέσο του τμήματος που έχει άκρη τὰ δύο προσκοφθάλμια σημεία καίεται σε ένα κατακόρυφον διάμετρος επίπεδον τὸ ὅποιον πρέπει νὰ διέρχεται διὰ τοῦ κέντρου της καθήμενης θέσεως του οδηγού, όπως καθορίζεται από τὴν κατασκευαστική του σχεματούς
- 1.13. Ως «ἀμφιοφθάλμιος ὁραση» νοείται τὸ συνολικὸ ὁπτικὸ πεδίο πού λαμβάνεται ἀπὸ τὴν ἀπέκθεση των μονοφθάλμιων ἐπιπέδων τοῦ δεξιού καὶ ἀριστεροῦ ὀφθαλμοῦ (δείτε εἰκόνα «αὐτοτέρας»).



- 1.14. Ως «τύπος οχήματος δουν ἀφορὰ στὰ κάτοπτρα οδηγήσεως» νοούνται τὰ ὅχημα μετὰ κινητήρα πού δέν παρουσιάζουν διαφορὲς δουν ἀφορὰ στὰ ἀκλόνητα δικαιώματα χαρακτηριστικά:
- 1.14.1. τὰ χαρακτηριστικά τοῦ ἀμειψώμους τὰ ὅποια μεώνουν τὸ ὁπτικὸ πεδίο,
- 1.14.2. τίς συντεταγμένες τοῦ σημείου R,
- 1.14.3. τίς προδιαγραφείσες θέσεις καὶ τύπους κατόπτρων οδηγήσεως.
- 1.15. Ως «ὅχημα τῶν κατηγοριῶν M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ καὶ N₃» νοούνται τὰ ὅχημα πού καθορίζονται στὸ παράρτημα I τῆς οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

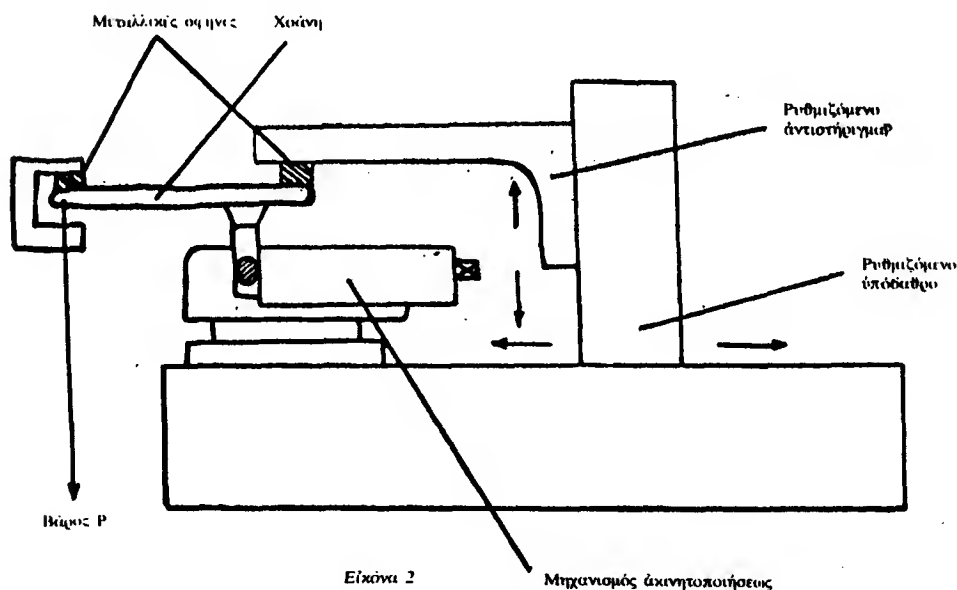
2. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΕΟΚ ΤΩΝ ΚΑΤΟΠΤΡΩΝ ΟΔΗΓΗΣΕΩΣ

2.1. Γενικές προδιαγραφές

- 2.1.1. Όλα τὰ κάτοπτρα οδηγήσεως πρέπει νὰ εἶναι ρυθμιζόμενα.
- 2.1.2. Τὸ περίγραμμα τῆς ἀνακλώσης ἐπιφανείας πρέπει νὰ περιβάλλεται ἀπὸ τὴν χοάνη, ἡ ὁποία, στὴν περίμετρό της, πρέπει νὰ ἔχει μίαν τιμὴ «c» ≥ 2,5 mm σὲ ὅλα τὰ σημεία καὶ ὅλες τίς διευθύνσεις. Ἐν ἡ κατοπτρικὴ ἐπιφάνεια προεκτείνεται πέραν τῆς χοάνης, ἡ ἀκτίνα καμπυλότητας «c» ἐπὶ τῆς περιμέτρου τοῦ τμήματος πού προεκτείνεται πέραν τῆς χοάνης πρέπει νὰ εἶναι μεγαλύτερη ἢ ἴση μὲ 2,5 mm καὶ ἡ κατοπτρικὴ ἐπιφάνεια πρέπει νὰ εὐκωφῆται μέσα στὴν χοάνη ὑπὸ τὴν ἐπίδραση δυνάμεως 50 Newton ἐφαρμοζόμενης ἐπὶ τοῦ πλέον προεξέχοντος σὲ σχέση μὲ τὴν χοάνη σημείου, σὲ μίαν ὁριζόντιαν κατεύθυνση, περίπου παράλληλῃ μὲ τὸ διάμετρος στὸ μέσο τοῦ οχήματος ἐπίπεδο.
- 2.1.3. Ὅταν ἕνα κάτοπτρον οδηγήσεως ἔχει τοποθετηθῇ ἐπὶ ἐπιπέδον ἐπιφανείας, ὅλα τὰ τμήματά του, σ' ὅλες τίς θέσεις ρυθμίσεως τῆς διατάξεως, περιλαμβανομένων καὶ αὐτῶν τῶν τμημάτων πού παραμένουν προσημειωμένα στὸ ὑποστήριγμα μετὰ τὴν δοκιμὴ πού προβλέπεται στὸ 2.4.2, τὰ ὅποια εἶναι ἐπιδεικτικά μίως ἐπαιγῶς ὑπὸ σπινθηρικές συνθήκες ἀπὸ σφαῖρα εἴτε διαμέτρου 165 mm στὴν περίπτωση ἐσωτερικῶν κατόπτρων οδηγήσεως εἴτε διαμέτρου 100 mm στὴν περίπτωση ἐξωτερικῶν κατόπτρων οδηγήσεως, πρέπει νὰ ἔχουν ἀκτίνα καμπυλότητας «c» τοὐλάχιστον 2,5 mm.
- 2.1.3.1. Τὰ ἄκρη τῶν ὁλων στερεώσεως ἢ τὰ κοιλώματα, τῶν ὁποίων ἡ διάμετρος ἢ ἡ μεγαλύτερη διαγώνιος εἶναι μικρότερη τῶν 12 mm, ἐξαιρούνται ἀπὸ τὰ ὁριστικὰ πρὸς τὴν ἀκτίνα κριτήρια πού προβλέπονται στὸ σημείο 2.1.3 μὲ τὸν ὅτι ἀμβλύνονται.

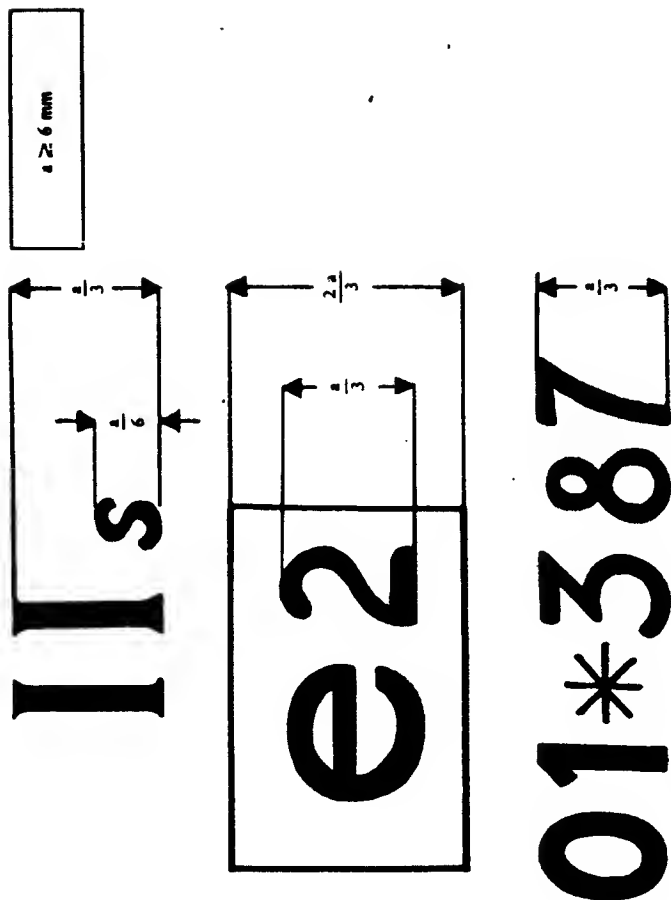
- 2.4.2.2.3. Όταν το κάτοπτρο οδήγησης περιλαμβάνει μία διατάξη γιά τη ρύθμιση της απόστασης υπό τη δόση, αυτή πρέπει να τίθεται στη θέση στην οποία η απόσταση μεταξύ της χιάνης και της δόσεως είναι η μικρότερη.
- 2.4.2.2.4. Όταν η καταπτική επιφάνεια είναι κινητή εντός της χιάνης πρέπει να έχει ρυθμισθεί κατά τρόπο ώστε η πλέον απομακρυσμένη από το όχημα άνωτέρω γωνία να είναι στην πλέον προεξέχουσα θέση σε σχέση με τη χιάνη.
- 2.4.2.2.3. Με εξαιρετική την περίπτωση της δοκιμής 2 γιά εσωτερικά κάτοπτρα οδήγησης (βλέπε σημείο 2.4.2.2.6.1), όταν το έκκαρμες είναι σε κατακόρυφη θέση, τα οριζόντια και διαμήκη κατακόρυφα επίπεδα που διέρχονται διά του κέντρου της σφύρας πρέπει να διέρχονται διά του κέντρου του κατόπτρου, όπως καθορίζεται στο σημείο 1.10. Η διαμήκης κατεύθυνση ταλαντώσεως του έκκαρμους πρέπει να είναι παράλληλος προς το διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο.
- 2.4.2.2.4. Όταν, σύμφωνα με τις συνθήκες ρυθμίσεως που προβλέπονται στα σημεία 2.4.2.2.1 και 2.4.2.2.2, τμήματα του κατόπτρου οδήγησης περιορίζουν την επιστροφή της σφύρας, το σημείο κρούσεως πρέπει να μετατοπίζεται σε μία κατεύθυνση κάθετη προς τον θεωρούμενο άξονα περιστροφής ή τον διερχόμενο από το σημείο περί το οποίο κινείται. Η μετατόπιση αυτή πρέπει να είναι ή απόλυτως άνωγία για την έκκλιση της δοκιμής. Πρέπει να ληφθεί υπαίτιο και ή απόλυτη απόσταση από το σημείο κρούσεως που οριζείται τη σφύρα παραμένει τουλάχιστον έφαρμόζον με τον κύλινδρο που ορίζεται στην παράγραφο 2.1.4, είτε ή έπαφή της σφύρας πραγματοποιείται σε απόσταση 10 mm τουλάχιστον από την περιφέρεια της καταπτικής επιφάνειας.
- 2.4.2.2.5. Η δοκιμή συνίσταται στη ρύθμιση της σφύρας από ήφους που αντιστοιχεί σε γωνία 60° του έκκαρμους σε σχέση με την κατακόρυφο, έτσι ώστε ή σφύρα να κτυπήσει το κάτοπτρο οδήγησης τη στιγμή που το έκκαρμες ψθάνει στην κατακόρυφη θέση.
- 2.4.2.2.6. Τα κάτοπτρα οδήγησης πληττονται υπό τις ακόλουθες διαφορετικές συνθήκες:
- 2.4.2.2.6.1. Έσωτερικά κάτοπτρα οδήγησης
- Δοκιμή 1: το σημείο κρούσεως είναι αυτό που ορίζεται στο σημείο 2.4.2.2.3. Η κρούση πρέπει να γίνει έτσι ώστε ή σφύρα να κτυπήσει το κάτοπτρο οδήγησης επί της καταπτικής επιφάνειας.
 - Δοκιμή 2: στο χιλις της χιάνης, έτσι ώστε ή προσομοιωμένη κρούση να πραγματοποιείται γωνία 45° με το επίπεδο του κατόπτρου και να εφάπτεται στο οριζόντιο επίπεδο που διέρχεται από το κέντρο του κατόπτρου. Η κρούση έχει κατεύθυνση προς την πλευρά της καταπτικής επιφάνειας.
- 2.4.2.2.6.2. Έξωτερικά κάτοπτρα οδήγησης
- Δοκιμή 1: το σημείο κρούσεως είναι αυτό που ορίζεται στα σημεία 2.4.2.2.3 ή 2.4.2.2.4. Η σύγκρουση πρέπει να γίνει έτσι ώστε ή σφύρα να κτυπήσει το κάτοπτρο οδήγησης επί της καταπτικής επιφάνειας.
 - Δοκιμή 2: το σημείο κρούσεως είναι αυτό που ορίζεται στο σημείο 2.4.2.2.3 ή 2.4.2.2.4. Η κρούση πρέπει να γίνει έτσι ώστε ή σφύρα να κτυπήσει το κάτοπτρο οδήγησης στην πλευρά την αντίθετη προς την καταπτική επιφάνεια.
- 2.4.3. Δοκιμή κάμψης επί της συνδεδεμένης με το στέλεχος χιάνης:
- 2.4.3.1. Περιγραφή της δοκιμής:
- Η χιάνη τοποθετείται οριζοντίως εντός μιάς διατάξεως κατά τέτοιον τρόπο ώστε να είναι δυνατόν να άκνητοποιηθούν στερεώς τα τμήματα ρυθμίσεως του υποδάθρου στηρίξεως. Κατά τη φορά της μεγαλύτερης διαστάσεως της χιάνης, το πλησιέστερο άκρο προς το σημείο στερεώσεως επί του τμήματος ρυθμίσεως του υποδάθρου άκνητοποιείται δι' ενός άκαμπτου αντιστήριγματος πλάτους 15 mm που καλύπτει όλο το πλάτος της χιάνης.
- Στο άλλο άκρο, ένα αντιστήριγμα όμοιο με αυτό που περιγράφεται άνωτέρω, τοποθετείται επί της χιάνης γιά να έφαρμοσθεί επ' αυτού το προβλεπόμενο φορτίο δοκιμής, (είκόνα 2).
- Επιτρέπεται να στερεωθεί το άκρο της χιάνης το αντίθετο προς αυτό επί του οποίου έφαρμόζεται ή δύναμη άντι άπλως να συγκρατείται στη θέση του, όπως φαίνεται στην είκόνα 2.

Παράδειγμα διατάξεως δοκιμών κάμψης των χιανών των κατόπτρων οδήγησης.



- 2.4.3.2. Το φορτίο δοκαμής είναι 25 kg. Εφαρμόζεται επί ένα λεπτό.
- 2.5. Άσκαιλέφωνα των δοκαμών
- 2.5.1. Στις δοκαμές που προκρίνονται από σημείο 2.4.2, το έγκρημς πρέπει νά σινηχίη την κίνηση του μετά την χρήση κατά τέτοιο τρόπο ώστε ή προκλή ή λιμνισμένης από τόν θραχίονα θέσεως επί τού έπιπέδου έκτινάξεως νά σχηματίζει γωνία υπολίσιστον 210° μέ τήν κατακόρηφο.
- Η άκρίβεια της μετρήσεως της γωνίας είναι $\pm 1^\circ$.
- Η προδιωρηή ή αυτή δέν εφαρμόζεται από κάτοπτρα οδηγήσεως που είναι προκα-
καλλήμενα από άλλήνεμς, γιά τί όποία πρέπει νά εφαρμόζεται, μετά τη δοκαμή, ή
προδιωρηή ή που όρίζεται στο ό σημείο 2.5.2.
- 2.5.2. Κατά τη διάρκεια των δοκαμών που προκρίνονται από σημείο 2.4.2 γιά τί κάτοπτρα
οδηγήσεως που είναι προκακαλλήμενα από άλλήνεμς, στην περίπτοκη θραχίονα τού
όποκίθρου τού κατόπτρου οδηγήσεως, τό έναπομένον τμήμα δέν πρέπει νά προεχίη
σέ σχέση μέ τη βάση πλέον τού 1 cm και τό έναπομένον περίγρημμο μετά την δοκαμή
πρέπει νά πληροί τούς όρους τού σημείου 2.1.3.
- 2.5.3. Τό κάτοπτρο δέν πρέπει νά θραύεται κατά τη διάρκεια των δοκαμών που προκρίλο-
νται στο ό σημείο 2.4.2 και 2.4.3. Έν τούτοις, θραύση τού κατόπτρου είναι άποδεκτή,
έν πληροίται ένας από τούς ακόλουθους όρους:
- 2.5.3.1. τά θραύματα παραμένουν προκακαλλήμενα από βάση της χράνης ή σέ έπιφάνεια
σχεδιά ανωδεμένη στην χράνη. Έν τούτοις μερική άποκαλλήμη της όύλου είναι
έπιτρητή, υπό τόν όρο ότι δέν υπερβαίνει τά 2,5 mm έκαιτέρωθεν των ρωγμών. Είναι
έπιτρητό μικρά θραύματα νά άποκαλλώνται από την έπιφάνεια της όύλου στο
σημείο χράσεως
- 2.5.3.2. τό κάτοπτρο είναι έξ όύλου όσφαιρίας.
- 2.6. Προόρηόκοις έπικυρώσεως ΕΟΚ και σημαση
- 2.6.1. Αίτηση έπικυρώσεως ΕΟΚ.
- 2.6.1.1. Η αίτηση έπικυρώσεως ΕΟΚ έός τύπου κατόπτρου οδηγήσεως όποκίλλεται από τόν
όδοχο τού διομηχανικό ή έμπορηκό σήματος ή από τόν έντοκίδοχο τιν.
- 2.6.1.2. Γιά κάθε τύπο κατόπτρου οδηγήσεως ή αίτηση πρέπει νά συνάδεται από:
- 2.6.1.2.1. μία τεχνική περιγρηφή, που νά καθορίζει ιδίως τόν ή τούς τύπους όρηότων γιά τί
όποία προορίζεται τό κάτοπτρο οδηγήσεως.
- 2.6.1.2.2. έπαρκώς λεπτομερή σχέδια που έπιτρέπουν την άνωγώρηση τού κατόπτρου οδηγή-
σεως και τίς όδηγίες τοποθετήσεως: τά σχέδια πρέπει νά δείχνουν την προκρίμενη
θέση γιά τό σήμα έπικυρώσεως ΕΟΚ.
- 2.6.1.2.3. τέσσερις κατόπτρα οδηγήσεως: τρία γιά τίς δοκαμές και ένα που θα παρηκίη στο
έργαστήριο γιά όποκίθρεται περιγρηφί ή όποκίς πιθανόν νά άποδεχθεί
άναγρημς, έν σινηχίη. Είναι όονατό νά άποκίθρεται και άλλα όηρημια, έρηκων
ζητηθών από τό έργαστήριο.
- 2.6.2. Σήμα έπικυρώσεως ΕΟΚ
- 2.6.2.1. Τό σήμα έπικυρώσεως ΕΟΚ άποτελείται από ένα όρθογώνιο από έσοπερηκό τού
όποκίαν τοποθετείται τό γράμμα «e» μακρό που ακολουθείται από έναν άριθμό ή
γράμματα ένδεικτικά της χράας που χορήγησαν την έπικύρωση (1 γιά τη Γερμανία, 2
γιά τη Γαλλία, 3 γιά την Ίταλία, 4 γιά την Όλλανδία, 6 γιά τό Βέλγιο, 11 γιά τό
Ένωμένο Βασίλειο, 13 γιά τό Λουξεμβούργο, 18 γιά τη Δανία, IRL γιά την Όρμανία, και
και από έναν άριθμό έπικυρώσεως τοποθετημένο πλησίον τού όρθογωνίου. Ο
άριθμός αυτός άποτελείται από τόν άριθμό έπικυρώσεως ΕΟΚ που άναγρηφεται στο
δελτίο που συμπληρώνεται γιά τόν τύπο (όλέτε παράρημα II), στην όπία προταί-
σονται δύο ψηφία που δείκνουν τόν αυξαντα άριθμό της πλέον προοφίτου
τροποοήσεως της όδηγίας 71/127/ΕΟΚ τού Συμβουλίου, κατά την ήμερα που
έχωρηγήθη ή έπικύρωση ΕΟΚ. Ο αυδών άριθμός και ό άριθμός έπικυρώσεως που
άναγρηφονται στο δελτίο χορίζονται δέ έώς άσπερίσων. Γιά την παράρη όδηγία
αυδών άριθμός είναι τό III.
- 2.6.2.2. Τά άνωτεροι άναγρηφί νο σήμα έπικυρώσεως (οργόλο και άριθμός) έναποτίθεται ο
ίνα έναποτίθεται στο κατόπτρο οδηγήσεως κατά τρού όνι δελτίο και έναγρηφεται
τοκακη και όσον οι κατόπτρο οδηγήσεως είναι τοποθετημένο επί τού όχηματος.

Ε. γ. α. τ. η. ν
Ελλάδα)

Παραδείγματα σημάτων επικυρώσεως ΕΟΚ⁽¹⁾

Έλεγχηση

Η διάταξη που φέρει το άνωτέρω σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ είναι μία διάταξη της κλάσεως II (προσθέντο εξωτερικό κάτωτρο οδήγησεως) επισημασμένη στη Γαλλία (e 2) με τον αριθμό 01* 387.

3. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΩΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

3.1. Γενικές

3.1.1. Κάθε κάτωτρο οδήγησεως πρέπει να είναι σταθερό κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μη μετακινείται κατά τρόπο που να μεταβάλλει αλυστώς το άνω πεδίο, όπως αυτό μετράται, ή που να μη δονείται σε βαθμό ώστε ο οδηγός θα παρεμπόδιζε τη φύση του λαμβανόμενου ελέγχου.

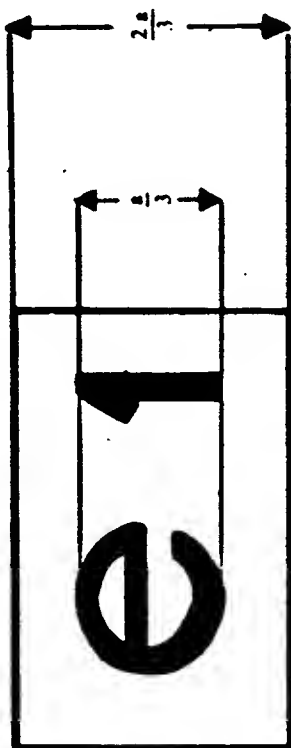
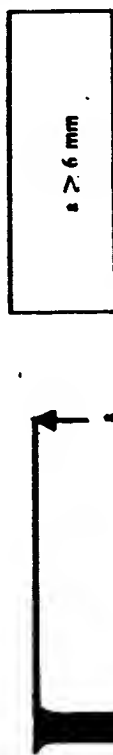
Οι συνθήκες του σημείου 3.1.1 πρέπει να διατηρούνται όταν το όχημα κινείται σε ταχύτητες μέχρι του 80% της μέγιστης προδιαγεγραμμένης ταχύτητας, αλλά όχι άνω των 150 km/h.

3.1.2. Τα εξωτερικά κάτωτρα οδήγησεως να τοποθετούνται σε οχήματα των κατηγοριών M₂, M₃, N₂ και N₃ πρέπει να είναι της κλάσεως II και αυτά που είναι τοποθετημένα επί οχημάτων των κατηγοριών M₁ και N₁ πρέπει να είναι των κλάσεων II ή III.

3.2. Άσφιδες και όπλα

3.2.1. Τα κάτωτρα οδήγησεως πρέπει να τοποθετούνται έτσι ώστε να εισέρχονται στον οδηγό, όταν κρέμεται επί του καθίσματος του σε κανονική στάση οδήγησεως, να έλθει την όδο προς τα πίσω του οχήματος.

3.2.2. Κάθε όχημα των κατηγοριών M₁ και N₁ πρέπει να φέρει ένα εσωτερικό και ένα εξωτερικό κάτωτρο οδήγησεως. Το εξωτερικό κάτωτρο οδήγησεως πρέπει να τοποθετείται στην άνωτατη πλευρά του οχήματος, στη Κράτη Μέλη, στα όπλα ή κυκλοφορία γίνεται στα δεξιά πλευρά του οχήματος, στη Κράτη Μέλη, στα όπλα ή κυκλοφορία γίνεται στα αριστερά.



01*1471

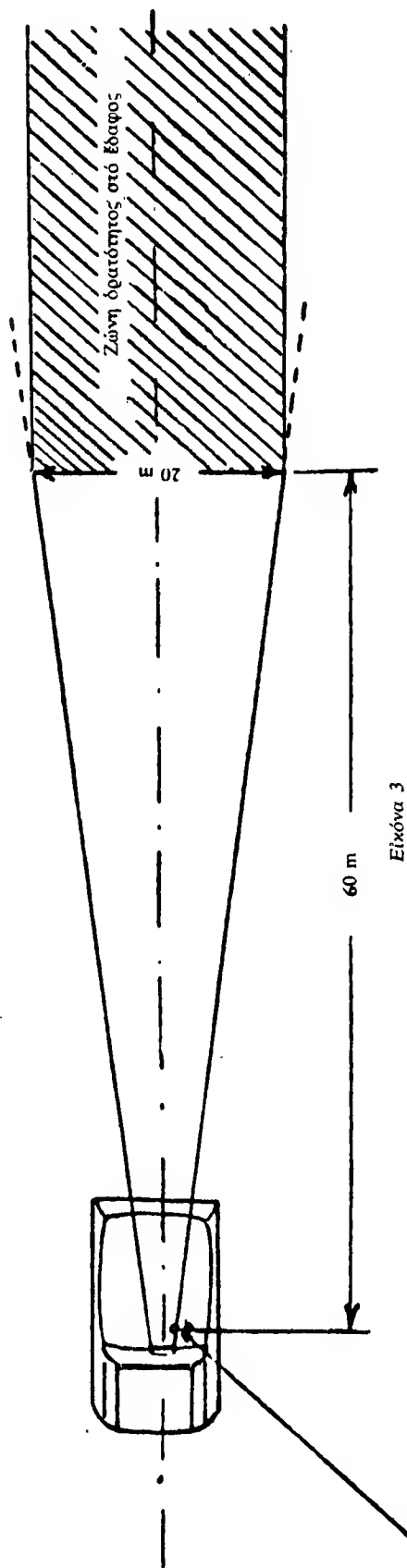
Έλεγχηση

Η διάταξη που φέρει το άνωτέρω σήμα επικυρώσεως ΕΟΚ είναι μία διάταξη της κλάσεως I (εσωτερικό κάτωτρο οδήγησεως) επισημασμένη στη Γερμανία (e 1) με τον αριθμό 01* 1471.

(1) Οι άνωφερύμενοι αριθμοί στο σνακισμα δίδονται ενδεικτικά μόνο.

- 3.2.2.1 Όταν το εσωτερικό κάτοπτρο οδήγησης δεν πληροί τις προδιαγραφές που ορίζονται στο σημείο 3.4.2, ένα πρόσθετο εξωτερικό κάτοπτρο οδήγησης πρέπει να τοποθετείται στο όχημα. Το κάτοπτρο αυτό πρέπει να τοποθετείται στη δεξιά πλευρά του οχήματος στα Κράτη Μέλη στα όποια η κυκλοφορία γίνεται στα αριστερά του δρόμου και στην αριστερή πλευρά του οχήματος στα Κράτη Μέλη στα όποια η κυκλοφορία γίνεται στα δεξιά.
- 3.2.2.2 Εάν το εσωτερικό κάτοπτρο οδήγησης δεν εξασφαλίζει καμία ορατότητα προς τα πίσω, η παρουσία του δεν απαιτείται.
- 3.2.3 Κάθε όχημα των κατηγοριών M₂, M₃, N₂ και N₃ πρέπει να φέρει δύο εξωτερικά κάτοπτρα οδήγησης, ένα για κάθε πλευρά του οχήματος.
- 3.2.4 Τα εξωτερικά κάτοπτρα οδήγησης, πρέπει να είναι ορατά διά μέσου των πλευρικών υαλοπινάκων ή διά μέσου του τμήματος του αλεξινέμου το οποίο σαφώνεται από τον υαλοκαθαριστήρα. Η διάταξη αυτή δεν εφαρμόζεται στα εξωτερικά κάτοπτρα οδήγησης που τοποθετούνται στη δεξιά πλευρά των οχημάτων των κατηγοριών M₂ και M₃ στα Κράτη Μέλη στα όποια η κυκλοφορία γίνεται στα δεξιά και στην αριστερή πλευρά των οχημάτων των ιδίων κατηγοριών στα Κράτη Μέλη στα όποια η κυκλοφορία γίνεται στα αριστερά.
- 3.2.5 Για κάθε όχημα το οποίο κατά τη διάρκεια των δοκιμών μετρήσεως του οπτικού πεδίου έχει τη μορφή πλαίσιο/θάλμιος, τα ελάχιστα και μέγιστα πλάτη του αμαξώματος πρέπει να καθορίζονται από την κατασκευαστή και, κατά περίπτωση, να επικυρώνονται με τεχνικά τεκμήρια. Όλες οι διαμορφώσεις του οχήματος και των κατόπτρων οι οποίες λαμβάνονται υπόψη κατά τη διάρκεια των δοκιμών πρέπει να αναφέρονται στο δελτίο επικυρώσεως.
- 3.2.6 Η χρήση ενός κατόπτρου με δύο επίπεδα ή διπλού δεν επιτρέπεται αν τα δύο επίπεδα είναι αναγκαία για να πληρούνται οι σχετικές με το οπτικό πεδίο προδιαγραφές. Εν τούτοις, αν το κυρίως κάτοπτρο πληροί όλες τις απαιτήσεις για ένα κάτοπτρο κλάσεως II ή III, είναι αποδεκτό. Το βοηθητικό κάτοπτρο θα ληφθεί υπόψη κατά τον καθορισμό του θύκους από το έδαφος και της προεξοχής σύμφωνα με το σημείο 3.2.10. Το περίγραμμα του βοηθητικού κατόπτρου πρέπει επίσης να πληροί τις προδιαγραφές που εξειδικεύονται στο σημείο 2.1.2.
- 3.2.7 Το προδιαγραφόμενο εξωτερικό κάτοπτρο οδήγησης στην πλευρά του οδηγού του οχήματος πρέπει να είναι τοποθετημένο κατά τρόπο ώστε η γωνία μεταξύ του διαμήκους κατακόρυφου στο μέσο του οχήματος επιπέδου και του κατακόρυφου επιπέδου που διέρχεται διά του κέντρου του κατόπτρου οδήγησης και διά του μέσου του εθνηγαγμένου τμήματος των 65 mm το οποίο ενώνει τα δύο προσοφθάλμια σημεία του οδηγού να μην είναι μεγαλύτερα των 55°.
- 3.2.8 Το κάτοπτρο οδήγησης σε σχέση με το εξωτερικό περίγραμμα του οχήματος δεν πρέπει να προεξέχει υψοστά περισσότερο από αυτό που είναι αναγκαίο για να τηρούνται τα προδιαγεγραμμένα στο σημείο 3.4 οπτικά πεδία.
- 3.2.9 Όταν τα κατώτερα άκρα ενός εξωτερικού κατόπτρου οδήγησης εύρσκεται σε απόσταση μικρότερη των 2 m από το έδαφος, όταν το όχημα είναι φορτωμένο, αυτό το κάτοπτρο οδήγησης δεν πρέπει να προεξέχει πλέον των 0,20 m σε σχέση με το άκρο του πλάτους απ' άκρου σε άκρο του οχήματος που δεν είναι εξοπλισμένο με το κάτοπτρο οδήγησης.
- 3.2.10 Υπό τις συνθήκες που αναφέρονται στα σημεία 3.2.8 και 3.2.9, τα κάτοπτρα οδήγησης μπορούν να προεξέχουν από τα μέγιστα επιτρεπόμενα πλάτη των οχημάτων.
- 3.3 Ρυθμισμός
- 3.3.1 Το εσωτερικό κάτοπτρο οδήγησης πρέπει να δύναται να ρυθμισθεί από τον οδηγό από την θέση οδήγησης.
- 3.3.2 Το εξωτερικό κάτοπτρο οδήγησης το οποίο είναι τοποθετημένο στην πλευρά του οδηγού πρέπει να δύναται να ρυθμισθεί από το εσωτερικό του οχήματος, όταν η θύρα είναι κλειστή, αν και ο υαλοπίνακας δύναται να είναι ανοικτός. Εν τούτοις, η σταθεροποίηση είναι δυνατό να γίνεται από το εξωτερικό.
- 3.3.3 Δεν υπάρχουν στίς προδιαγραφές του σημείου 3.3.2 τα εξωτερικά κάτοπτρα οδήγησης τα όποια, αφού αναδιπλωθούν υπό την ενέργεια μιάς ώθησης, δύνανται να επανέλθουν στην προηγούμενη θέση τους χωρίς ρυθμιστή.
- 3.4 Οπτικό πεδίο
- 3.4.1 Γενικότητες
Τα οπτικά πεδία που ορίζονται κατωτέρω πρέπει να λαμβάνονται διά άμφωφθάλμιου οράσεως, των οφθαλμών του οδηγού με τα «προσοφθάλμια σημεία του οδηγού» όπως ορίζονται στο σημείο 1.12. Τα οπτικά πεδία καθορίζονται όταν το όχημα είναι σε ετοιμότητα κίνησης όπως ορίζεται στο σημείο 2.6. του παραρτήματος I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ και μεταφέρει έναν επιβάτη στο εμπρόσθιο κάθισμα, βάρους 75 kg ± 1%. Πρέπει να λαμβάνονται διά μέσου των υαλοπινάκων των οποίων ο ολικός συντελεστής μειώσεως του φωτός είναι τουλάχιστον 70%, μετρημένος καθέτως προς την επιφάνειά του.
- 3.4.2 Εξωτερικό κάτοπτρο οδήγησης
Το οπτικό πεδίο πρέπει να είναι τέτοιο ώστε ο οδηγός να δύναται να βλέπει τουλάχιστον ένα τμήμα επιπέδου και οριζοντίως οδού πενταμμένο στο διάμηκες κατακόρυφο στο μέσο του οχήματος επίπεδο, από το οριζόντιο έως μία απόσταση 60 m πίσω των προσοφθαλμίων σημείων και σε πλάτος 20 m (εικόνα 3).
- 3.4.2.1 Είναι επιτρεπτή ελάττωση του οπτικού πεδίου οφειλόμενη στην παρουσία προσοφθαλμίου και διατάξεων, όπως κυρίως σκάβος, οπίσθιος υαλοκαθαριστήρας και στοιχεία θερμάνσεως, υπό τον όρο ότι δεν αποκρύβουν πλέον του 15% του προδιαγραφόμενου οπτικού πεδίου όταν προβάλλονται επί κατακόρυφου επιπέδου κατόπτον στο διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο.
- 3.4.3 Άριστο εξωτερικό κάτοπτρο οδήγησης, για όχημα κινούμενα στο δεξιό της οδού και δεξιό εξωτερικό κάτοπτρο οδήγησης, για όχημα κινούμενα στο αριστερό της οδού.
- 3.4.3.1 Το οπτικό πεδίο πρέπει να είναι τέτοιο ώστε ο οδηγός να δύναται να βλέπει τουλάχιστον ένα τμήμα επιπέδου και οριζοντίως οδού πλάτους 2,50 m, το οποίο περιλαμβάνει εκ δεξιών (για όχημα που κινούνται στα δεξιά), ή εκ αριστερών (για όχημα που κινούνται στα αριστερά) από το επίπεδο το παράλληλο προς το διάμηκες κατακόρυφο στο μέσο του οχήματος επίπεδο και το οποίο διέρχεται από το αριστερό άκρο (για όχημα που κινούνται στα δεξιά) ή από το δεξιό άκρο (για όχημα που κινούνται στα αριστερά) του πλάτους απ' άκρου σε άκρο, και που εκτείνεται από 10 m πίσω των προσοφθαλμίων σημείων του οδηγού μέχρι τον ορίζοντα (εικόνα 4).
- 3.4.4 Δεξιό εξωτερικό κάτοπτρο οδήγησης, για όχημα που κινούνται στα δεξιά και αριστερό εξωτερικό κάτοπτρο οδήγησης, για όχημα που κινούνται στα δεξιά και αριστερά.
- 3.4.4.1 Το οπτικό πεδίο πρέπει να είναι τέτοιο ώστε ο οδηγός να δύναται να βλέπει τουλάχιστον ένα τμήμα επιπέδου και οριζοντίως οδού πλάτους 3,50 m, το οποίο περιλαμβάνει εκ αριστερών (για όχημα που κινούνται στα δεξιά), ή εκ δεξιών (για όχημα που κινούνται στα αριστερά) από το επίπεδο το παράλληλο προς το διάμηκες κατακόρυφο στο μέσο του οχήματος επίπεδο και το οποίο διέρχεται από το δεξιό άκρο (για όχημα που κινούνται στα δεξιά) ή από το αριστερό άκρο (για όχημα που κινούνται στα αριστερά) του πλάτους απ' άκρου σε άκρο και που εκτείνεται από 30 m πίσω των προσοφθαλμίων σημείων του οδηγού μέχρι τον ορίζοντα.
- 3.4.4.2 Έξ άλλου, ο οδηγός πρέπει να δύναται να αρχίζει να βλέπει την οδό σε πλάτος 0,75 m εκείθεν των 4 m πίσω του κατακόρυφου επιπέδου που διέρχεται από τα προσοφθάλμια σημεία του οδηγού (εικόνα 4).
- 3.4.5 Έμπόδια
Στα προδιαγραφόμενα ανωτέρω οπτικά πεδία, δεν λαμβάνονται υπόψη έμπόδια τα όποια προκαλούνται από τις χειρολαβές θυρών, τους φανούς δυνάμεις, τους δείκτες πορείας, τα άκρα των οπισθίων προφυλακτήρων ως επίσης και τα έμπόδια που οφείλονται στο άμαξωμα ή που ομοιάζουν προς αυτά που προκαλούνται από τα ανώτερα αναφερθέντα στοιχεία.
- 3.4.6 Διαδικασία δοκιμής
Το οπτικό πεδίο καθορίζεται διά της τοποθέτησης ισχυρών φωτεινών πηγών στα προσοφθάλμια σημεία και δι' έλεγχου του ανακλώμενου φωτός επί κατακόρυφου πλάτους έλεγχου. Άλλες ισοδύναμες μέθοδοι είναι δυνατό να χρησιμοποιούνται.

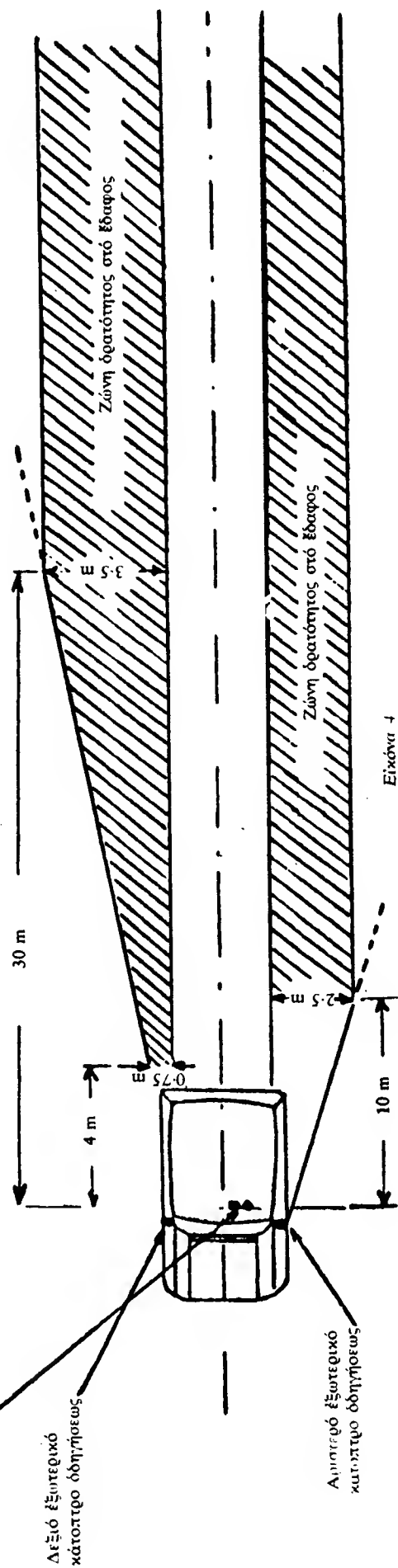
Έσωτερικό κάτωτο οδηγώσεως



Εικόνα 3

Προσφάγμα σημεία του οδηγού

Έξωτερικά κάτωτο οδηγώσεως
Παράδειγμα κινουμένου στα δεξιά



Εικόνα 4

Δεξιό έξωτο
κάτωτο οδηγώσεως

Αριστερό έξωτο
κάτωτο οδηγώσεως

Συμπληρωματικό παράρτημα 1

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΑΚΤΙΝΟΣ ΚΑΜΠΥΛΟΤΗΤΟΣ -r- ΤΗΣ ΚΑΤΟΠΤΡΙΚΗΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ ΤΟΥ ΚΑΤΟΠΤΡΟΥ

1. ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ

1.1. Σύνολο ουσκευών

Χρησιμοποιείται η ουσκευή που ονομάζεται «σφαιρόμετρο» και περιγράφεται στην εικόνα 1.

1.2. Σημεία μετρήσεως

1.2.1. Η μέτρηση των κυρίων ακτίων καμπυλότητας πραγματοποιείται σε τρία σημεία εύρισκόμενα όσο το δυνατόν πλησιέστερον στις θέσεις του ενός τρίτου, του ήμιου και των δύο τρίτων του τόξου της κατοπτρικής επιφανείας που διέρχεται διά του κέντρου του κατόπτρου και που είναι παράλληλο του τμήματος δ, ή του τόξου που διέρχεται διά του κέντρου του κατόπτρου και που είναι κάθετο σ' αυτό αν το τόξο αυτό είναι το μεγαλύτερο.

1.2.2. Πάντως, αν οι διαστάσεις του κατόπτρου καθιστούν αδύνατες τις μετρήσεις στις κατευθύνσεις που καθορίζονται από σημείο 1.8 της περιγραφήματος 1, οι τεχνικές υπηρεσίες ή επιφορτισμένες με τις δοκιμές δύνανται να προβαίνουν σε μετρήσεις υπό ύποψη σημεία σε δύο κάθετες διευθύνσεις όσο το δυνατόν πλησιέστερες προς αυτές που προδιαγράφονται ανωτέρω.

2. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΚΤΙΝΟΣ ΚΑΜΠΥΛΟΤΗΤΟΣ (r)

το «r», εκφραζόμενο σε mm υπολογίζεται από τον τύπο:

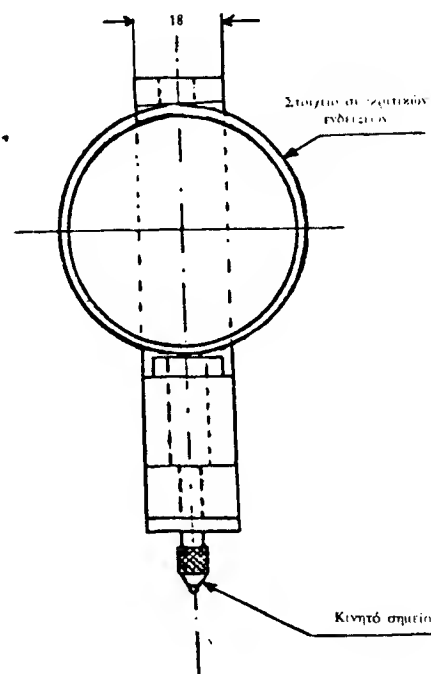
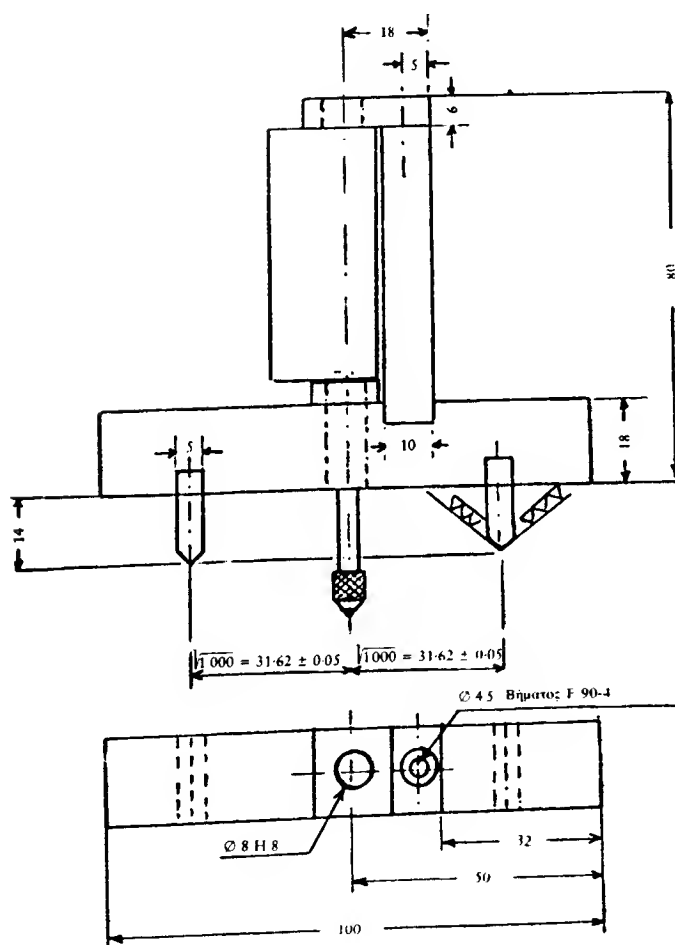
$$r = \frac{r_1 + r_2 + r_3}{3}$$

όπου:

r_1 ή ακτίνα καμπυλότητας στο πρώτο σημείο μετρήσεως,

r_2 ή ακτίνα καμπυλότητας στο δεύτερο σημείο μετρήσεως,

r_3 ή ακτίνα καμπυλότητας στο τρίτο σημείο μετρήσεως



[▽]

Εικόνα 1

Συμπληρωματικό παράρτημα 2

ΜΕΘΟΔΟΣ ΔΟΚΙΜΗΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΑΝΑΚΛΑΣΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ

1 ΟΡΙΣΜΟΙ

- 1.1 Πρώτοτυπο φωτεινό σήμα CIE A(1): χρωματιμετρικό φωτεινό σήμα που αντιπροσωπεύει το μέλαν σώμα σε $T_{88} = 2855,6$ κελvins.
- 1.2 Πρώτυπη πηγή CIE A(1): λυχνία αερίου με νημα δολφραμίου που λειτουργεί σε θερμοκρασία χρώματος κατά προσέγγιση $T_{88} = 2855,6$ κελvins.
- 1.3 Παρατηρητής χρωματιμετρικής άναφορας CIE 1931(1): δέκτης ακτινοβολίας του οποίου τα χρωματιμετρικά χαρακτηριστικά αντιστοιχούν προς τις τριχρωματικές φυσικές συνιστώσες x(λ), y(λ), z(λ) (βλέπε πίνακα).
- 1.4 Τριχρωματικές φασματικές συνιστώσες CIE: τριχρωματικές συνιστώσες στο σύστημα CIE (XYZ), των μονοχρωματικών στοιχείων ενός φάσματος ίσης ενέργειας.
- 1.5 Φωτοπική δοκιμή(1): δοκιμή του κανονικού οφθαλμού όταν είναι προσαρμοσμένος σε επίπεδο φωτισμού τουλάχιστον αρκετών candleas ανά τετραγωνικό μέτρο.

2 ΣΥΝΟΛΟ ΣΥΣΚΕΥΩΝ

2.1 Γενικότητες

Το πηγάδι συσκευών πρέπει να συνίσταται από μία φωτεινή πηγή, ένα υποστήριγμα για το δείγμα, ένα δέκτη φωτοηλεκτρικού κύτταρου και ένα δείκτη (βλέπε εικόνα 1), καθώς και από τα απαραίτητα μέσα για την εξάλειψη των φαινομένων του εξωτερικού φωτός. Ο δέκτης δίνεται να έχει ενσωματωμένη μία σφαίρα του Ulbricht για να διευκολύνει την μέτρηση των συντελεστών ανακλάσεως των μη επιπέδων (κυρτών) κατοπτρων δόνησως (βλέπε εικόνα 2).

2.2 Φωτιστικά χαρακτηριστικά της φωτεινής πηγής και του δέκτη.

Η φωτεινή πηγή πρέπει να είναι μία πρότυπη πηγή CIE A συνδεδεμένη με ένα οπτικό σύστημα που επιτρέπει την επίτευξη μίας δέσμης φωτεινών ακτίνων σχεδόν παράλληλων. Συνιστάται να προβλέπεται ένας σταθεροποιητής τάσεως για να διατηρείται σταθερή ή τάση του λαμπτήρος καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας της συσκευής. Ο δέκτης πρέπει να περιλαμβάνει ένα φωτοηλεκτρικό κύτταρο του οποίου η φυσική απόκριση είναι ανάλογη προς την λειτουργία της φωτοοπτικής φωτεινότητας του παρατηρητού χρωματιμετρικής αναφοράς CIE (1931) (βλέπε πίνακα). Οποιοδήποτε άλλος συνδυασμός φωτεινού σήματος-φίλτρου-δέκτη που να δίνει ένα συνολικό ισοδύναμο προς το πρότυπο φωτεινό σήμα CIE A και την φωτοοπτική δοκιμή δίνεται επίσης να χρησιμοποιείται. Αν ο δέκτης φέρει μία σφαίρα του Ulbricht, η εσωτερική επιφάνεια της σφαίρας πρέπει να επικαλύπτεται με στρώμα χρώματος λευκού μάτ (διακεχυμένου) και μη εκλεκτικού φασματικά.

2.3 Γεωμετρικές συνθήκες

Η δέση των ακτίνων προσπίπτει, κατά προτίμηση, να σχηματίζει γωνία (θ) $0,44 \pm 0,09$ rad ($25 \pm 5^\circ$) με την κάθετο στην επιφάνεια δοκιμής. Η γωνία αυτή δεν πρέπει να υπερβαίνει, πάντως, το όνωτο δνω ανοχής, δηλαδή τα $0,53$ rad ή τις 30° . Ο άξονας του δέκτη πρέπει να σχηματίζει γωνία (θ) με αυτή την κάθετο ίση προς αυτή της δέσμης των ακτίνων προσπίπτει (βλέπε εικόνα 1). Κατά την άφιξη της στην επιφάνεια δοκιμής, η δέση προσπίπτει, πρέπει να έχει διάμετρο τουλάχιστον 19 mm. Η ανοικτή δέση δεν πρέπει να είναι περισσότερο εύρεα από την ύψιστη επιφάνεια του φωτοηλεκτρικού κυτταρού, δεν πρέπει να καλύπτει διαισθητό από το 50% της επιφάνειας αυτής και πρέπει, αν είναι δυνατό, να καλύπτει το ίδιο τμήμα επιφάνειας με την δέση που χρησιμοποιήθηκε για τη βαθμονόμηση του οργάνου. Αν ο δέκτης περιλαμβάνει μία σφαίρα του Ulbricht, αυτή πρέπει να έχει ελάχιστη διάμετρο 127 mm. Τα ανοίγματα στα τοιχώματα της σφαίρας για το δείγμα και τη δέση προσπίπτει πρέπει να είναι επαρκώς μεγέθους για να επιτρέπουν να διέρχονται εξ ολοκλήρου οι φωτεινές δέσμες προσπίπτει και ανακλάσεως. Το φωτοηλεκτρικό κύτταρο πρέπει να είναι τοποθετημένο με τέτοιο τρόπο ώστε να μη δεχτεί απ' ευθείας το φως της δέσμης προσπίπτει ή της δέσμης ανακλάσεως.

2.4 Ηλεκτρικά χαρακτηριστικά της μονάδας φωτοηλεκτρικού κυτταρού-δείκτη Η λέξη - του φωτοηλεκτρικού κυτταρού που είναι σημειωμένη στο δείκτη πρέπει να είναι μια γραμμική συνάρτηση της φωτεινής έντασης της φωτεινότητας της επιφάνειας, πρέπει να προβλέπονται μέσα (ηλεκτρικά ή οπτικά ή και τα δύο) για να διευκολύνονται οι μετρήσεις και οι ρυθμίσεις βαθμονόμησης. Τα μέσα αυτά δεν πρέπει να επηρεάζουν την γραμμικότητα ή τα φασματικά χαρακτηριστικά του οργάνου. Η ακρίβεια του συνόλου δείκτης-δείκτη πρέπει να είναι $\pm 2\%$ της πλήρους κλίμακας ή $\pm 10\%$ της μικρότερης μετρούμενης τιμής.

2.5 Υποστήριγμα του δείγματος

Ο μηχανισμός πρέπει να επιτρέπει την τοποθέτηση του δείγματος με τέτοιο τρόπο ώστε ο άξονας του δαχτύλου της πηγής και αυτός του δαχτύλου του δέκτη να διασυνδυάζονται στο επίπεδο της κατοπτρικής επιφάνειας. Αυτή η κατοπτρική επιφάνεια δύναται να εδρίζεται στο εσωτερικό ή σε μία από τις δύο πλευρές του δείγματος του κατοπτρου δόνησως, ανάλογα με το αν είναι κάτοπτρο δόνησως πρώτης επιφάνειας, δεύτερης επιφάνειας ή ροισματικό τύπου «flip».

3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

3.1 Μέθοδος άμεσου βαθμονόμησης

Στην μέθοδο της άμεσου βαθμονόμησης, ως πρότυπο δείγμα αναφοράς χρησιμοποιείται ο άερος. Αυτή η μέθοδος εφαρμόζεται για τα όργανα αυτά που είναι κατασκευασμένα με τέτοιο τρόπο ώστε να επιτρέπουν μία βαθμονόμηση 100% της κλίμακας δι' άμεσου προσανατολισμού του δέκτη εντός του άξονα της φωτεινής πηγής (βλέπε εικόνα 1).

Αυτή η μέθοδος επιτρέπει σε δοσμένες περιπτώσεις (για την μέτρηση, παραδείγματος χάριν, επιφανειών χαμηλής ανακλαστικής ικανότητας) να λαμβάνεται ένα ενδιάμεσο σημείο βαθμονόμησης (μεταξύ 0 και 100% της κλίμακας). Στις περιπτώσεις αυτές, ένα φίλτρο ουδέτερας πυκνότητας και γνωστού συντελεστού μεταδόσεως πρέπει να παρεμβάλλεται στην οπτική τροχιά και να ρυθμίζεται το σύστημα βαθμονόμησης έως ότου ο δείκτης να σημειώνει το επί τοις εκατό ποσοστό της μεταδόσεως που αντιστοιχεί στο φίλτρο ουδέτερας πυκνότητας. Το φίλτρο αυτό πρέπει να αφαιρεθεί πριν να πραγματοποιηθούν οι μετρήσεις ανακλαστικής ικανότητας.

3.2 Μέθοδος έμμεσου βαθμονόμησης

Η μέθοδος έμμεσου βαθμονόμησης εφαρμόζεται στα όργανα με πηγή και δέκτη καθορισμένης γεωμετρικής μορφής. Απαιτεί ένα πρότυπο δείγμα ανακλάσεως καταλλήλως βαθμονομημένο και συντηρημένο. Αυτό το πρότυπο δείγμα θα είναι κατά προτίμηση ένα επίπεδο κάτοπτρο δόνησως του οποίου ο συντελεστής ανακλάσεως είναι όσο το δυνατόν πλησιέστερος προς αυτόν των δοκιμαζομένων δειγμάτων.

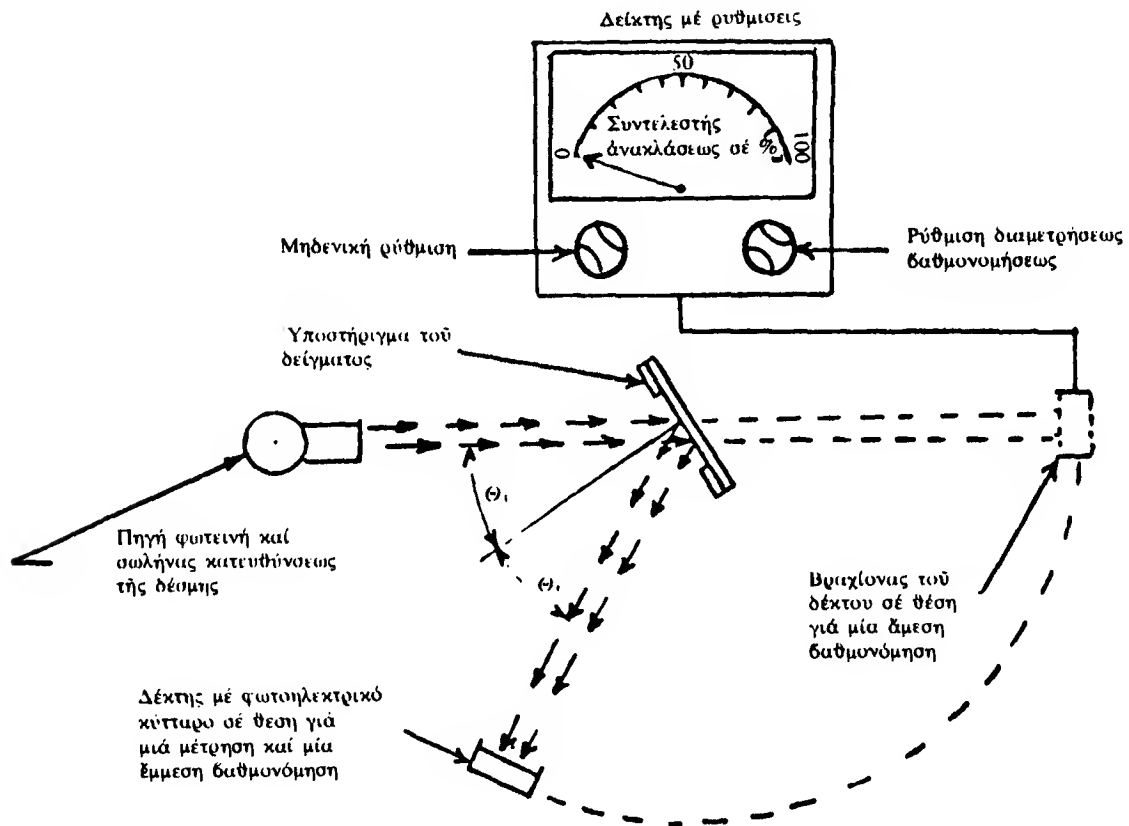
3.3 Μέτρηση επί επιπέδου κατοπτρου δόνησως

Ο συντελεστής ανακλάσεως των δειγμάτων των επιπέδων κατοπτρων δύναται να μετρείται με την βοήθεια οργάνων που λειτουργούν βάσει της άρχης της άμεσου ή της έμμεσου βαθμονόμησης. Η τιμή του συντελεστού ανακλάσεως αναγιγνώσκεται απ' ευθείας επί της πινακίδας ενδείξεων του δείκτη του οργάνου.

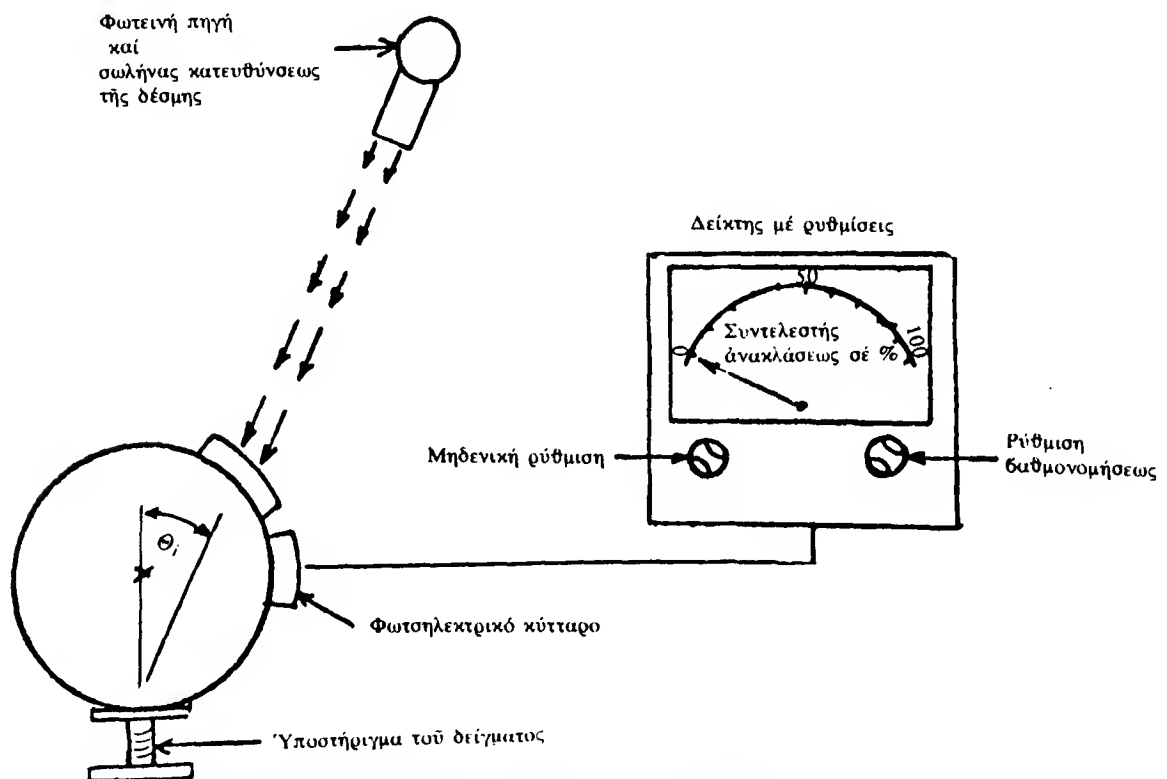
3.4 Μέτρηση επί μη επιπέδου κατοπτρου δόνησως (κυρτού)

Η μέτρηση του συντελεστού ανακλάσεως των μη επιπέδων κατοπτρων δόνησως (κυρτών) απαιτεί την χρησιμοποίηση οργάνων στα οποία είναι ενσωματωμένη μία σφαίρα του Ulbricht στον δέκτη (βλέπε εικόνα 2). Αν το όργανο αναγνώσεων της σφαίρας με ένα πρότυπο δείγμα κατοπτρου συντελεστού ανακλάσεως E% δίδει n_x διαβάσεις, τότε με ένα κάτοπτρο άγνωστου ανακλάσεως, n_y διαβάσεις θα αντιστοιχούν σε ένα συντελεστή ανακλάσεως X%, που δίδεται από τον τύπο:

$$X = E \frac{n_y}{n_x}$$



Εικόνα 1. Γενικό σχήμα της συσκευής μετρήσεως της ανακλαστικής ικανότητας με τις δύο μεθόδους βαθμονόμησης



Εικόνα 2. Γενικό σχήμα της συσκευής μετρήσεως της ανακλαστικής ικανότητας με ένωματωμένη μία σφαίρα του Ubbelohde στον δέκτη

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟ ΔΕΛΤΙΟ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ ΕΝΟΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ
ΤΗΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΚΑΤΟΠΤΡΩΝ ΟΔΗΓΗΣΕΩΣ

(Άρθρο 4 παράγραφος 2 και άρθρο 10 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών Μελών των αναφερομένων στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους)

Ένδειξη της διοικήσεως

- Αριθμός έγκρισεως ΕΟΚ..... επέκταση⁽¹⁾
1. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα του οχήματος.....
 2. Τύπος του οχήματος.....
 3. Όνοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστού του οχήματος.....
 4. Όνοματεπώνυμο και διεύθυνση του τυχόν εντολοδόχου.....
 5. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα των κατόπτρων οδήγησης και αριθμοί της επικυρώσεως.....
 6. Επέκταση της έγκρισεως ΕΟΚ του οχήματος στους ακόλουθους τύπους κατόπτρων οδήγησης.....
 7. Στοιχεία που επιτρέπουν την αναγνώριση του σημείου R της καθήμενης θέσεως του οδηγού.....
 8. Μέγιστα και ελάχιστα πλάτη του αμαξώματος για τα όποια το κάτοπτρο οδήγησης έχει επικυρωθεί (στην περίπτωση του πλαισίου/θάλαμος που αναφέρεται στο σημείο 3.2.5 του παραρτήματος 1).....
 9. Όχημα υποβληθέν προς έγκριση ΕΟΚ την.....
 10. Τεχνική υπηρεσία επιφορτισμένη με τον έλεγχο πιστότητας για την έγκριση ΕΟΚ.....
 11. Ημερομηνία του πρακτικού που χορηγήθηκε από την υπηρεσία αυτή.....
 12. Αριθμός του πρακτικού που χορηγήθηκε από την υπηρεσία αυτή.....
 13. Η έγκριση ΕΟΚ όσον αφορά την εγκατάσταση των κατόπτρων οδήγησης χορηγήθηκε/απερρίφθη⁽²⁾.....
 14. Η επέκταση της έγκρισεως ΕΟΚ όσον αφορά την εγκατάσταση των κατόπτρων οδήγησης χορηγήθηκε/απερρίφθη⁽¹⁾.....
 15. Τόπος.....
 16. Ημερομηνία.....
 17. Υπογραφή.....

(1) Αναφέρεται, κατά περίπτωση, αν η επέκταση της αρχικής έγκρισεως ΕΟΚ είναι πρώτη, δεύτερη κλπ.

(2) Διαγράφεται τις περιπτώσεις ενδείξεως.

18. Τα ακόλουθα έγγραφα, που φέρουν τόν ανωτέρω αριθμό, επισυνάπτονται σάν παράρτημα στο παρόν δελτίο:

- σχέδια που δείχνουν τις στερεώσεις των κατόπτρων οδήγησης,
- σχέδια και σχεδιαγράμματα που δείχνουν τις θέσεις εγκαταστάσεως και τα χαρακτηριστικά του τμήματος της δομής στο όποιο τοποθετούνται τα κάτοπτρα οδήγησης,
- γενική άποψη εκ του εμπροσθεν, εκ του οπισθεν και του θαλάμου επιβατών δεικνύουσα που είναι τοποθετημένα τα κάτοπτρα οδήγησης.

Γά έγγραφα αυτά πρέπει νά παρέχονται στις αρμόδιες αρχές των άλλων Κρατών Μελών κατόπιν ρητής αίτησώς τους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ Η ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΤΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΘΕΣΕΩΣ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ R ΚΑΙ H

Έφαρμόζονται τά σχετικά μέρη του παραρτήματος III τής οδηγίας 77/649/ΕΟΚ.

Άρθρο 10

Το διάταγμα αυτό αρχίζει νά ισχύει από τη χρονολογία της δημοσίευσώς του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Συγκοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση αυτού του διατάγματος.

Αθήνα, 31 Δεκεμβρίου 1983

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΑΡΣΕΚΙΝΗΣ

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ